

No corren buenos tiempos para el sector aéreo. Las compañías españolas se enfrentan al nuevo año con las cifras teñidas de rojo y, según explican fuentes de la industria, más que van a estar si no se despejan pronto algunas incógnitas que se ciernen sobre sus cuentas de resultados. A las circunstancias generales, un combustible que no deja de subir y el impacto que va a suponer el comercio de emisiones que comienza el próximo mes de enero –cerca de 17.000 millones

hasta 2020 para las compañías europeas, según algunas fuentes– se unen las circunstancias nacionales. El sector espera la respuesta a sus reclamaciones por los retrasos por parte de AENA, alrededor de 100 millones de euros, y además se enfrenta a un mercado, el español, con crecimiento plano en gran medida por la feroz competencia del AVE y por los desequilibrios entre las compañías ‘punto a punto’, comúnmente llamadas de bajo coste, y las de red.

**Las compañías afrontan 2012 en números rojos, con nuevas tasas por emisión de CO<sub>2</sub>, un mercado nacional plano y la feroz competencia del AVE**

## El sector aéreo atraviesa turbulencias



La IATA ha marcado como cifra de ganancias de todas las compañías integradas en ella, 300 millones de euros en 2012.

■ **Nuria Díaz**

**Iberia**, la primera compañía española y una de las principales de Europa, tendrá pérdidas este año y el que viene. Y no es un ejercicio visionario de los analistas, son declaraciones recientes de su consejero delegado, **Rafael Sánchez Lozano**. Concretamente, el directivo señaló que la compañía aérea prevé tener un "ejercicio equilibrado" y

volver a beneficios en 2013 dadas las dificultades económicas por las que atraviesa el sector. No se trata de un caso aislado. La **Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)**, que agrupa a la mayor parte de las aerolíneas del mundo, ha marcado como cifra de ganancias de todas las compañías integradas en ella, 300 millones de euros en 2012. Una cifra muy pequeña, lastrada principalmente por los pre-

cios del combustible. El petróleo ha subido un 43% su precio este año y se espera que se encarezca otro 25% en 2012. Las consecuencias no se han hecho esperar. Sanchez Lozano ya señaló que Iberia se plantea 'ajustar' la flota de cara al futuro, sobre todo en lo que se refiera a sus aviones cuatrimotores (Airbus A340) que consumen más queroseno. Eso quiere decir que en 2012 puede que dejen de volar alguno de

esos aviones o que se contemple la posibilidad de dejar algún trayecto a la espera de que lleguen los primeros Airbus A330, de los que se han comprado 16 unidades, a finales del 2012 o principios del 2013.

No es la única compañía en pérdidas y que contempla una reducción de su flota para el año que viene por los números rojos. También **Air Nostrum** o **Air Europa** están en la misma disyuntiva y peor se le pre-

senta el futuro a **Spanair** que no cesa en la búsqueda de un socio industrial. Hace sólo unos días saltaba la noticia de que Qatar Airways y Spanair decidían abrir una negociación para que la aerolínea del emirato entre en el capital de la catalana como socio estratégico junto a la Generalitat, que en los últimos dos años ha inyectado más de 100 millones de euros a través de créditos de empresas participadas.

Sin nuevas aportaciones de capital, Spanair difícilmente superaría la temporada de invierno. En 2010, Spanair perdió 115 millones de euros, 60 menos que en el 2009, pero sigue estando muy lejos de contar con unos resultados saneados.

**Sobrecostes**

A esta situación de por sí difícil de las cuentas de todo el sector viene a sumarse a partir de enero del próximo la entrada en vigor del comercio de emisiones de CO<sub>2</sub>. La industria aérea se dejará cerca de 17.500 millones de euros entre 2012 y 2020 en Europa por la inclusión de las compañías en el régimen comunitario de mercado de emisiones de CO<sub>2</sub> (ETS) que la UE aplicará a partir del próximo año, según los cálculos que maneja el sector. Las aerolíneas aseguran que tendrán que aplicar una media de 28 euros al final de la década. En el sector explican que una línea aérea media tendrá que adquirir el 27% de sus permisos en el mercado, unos 28 euros de media en 2020, lo que dificultará la inversión en nuevas tecnologías y biocombustibles". Un coste difícil de asumir por estas empresas que sobrevivirán con un exiguo margen del 0,8% en 2012, según las últimas previsiones de la IATA.

Iberia, por ejemplo, calcula que esta nueva tasa puede suponerle un

**Las compañías se dejarán cerca de 17.500 millones hasta 2020 en Europa por la inclusión de las compañías en el régimen comunitario de mercado de emisiones de CO<sub>2</sub>**

coste de unos 25 millones de euros, que no es poca cosa.

A este sobrecoste en sus cuentas se suma el hecho de que no todos los países están dispuestos a asumirlo, lo que, en palabras de **Juan Luis Burgué**, gerente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) y presidente de la Asociación de Operadores de España (AOC), cree que es un "agravio comparativo". "Las compañías aéreas en su planteamiento presupuestario contemplan ya ese incremento de costes. Esta medida puede tener efectos negativos, incluso para la economía de AENA, porque los aeropuertos que gestiona en España pueden dejar de ser tan competitivos como eran y por tanto puede haber compañías que digan no vuelo a ellos, reconduzco mi red".

**Competencia**

Por si fuera poco, el sector se queja de que la competencia del AVE es real y -dejan entrever- tanto desleal porque, explica Juan Luis Burgué, están perdiendo el tráfico doméstico como consecuencia de la superposición del AVE y las distintas condiciones económicas en las que trabaja el sector aéreo y el sector ferroviario.

"El sector ferroviario -asegura- con unas infraestructuras que las pagan los Presupuestos Generales del Estado y el aéreo, con unas infraestructuras que pagan las compañías. Unos soportan unos gastos impresionantes y otros no".

## Una AENA indefinida y más 'aeropuertos fantasmas'

■ AENA no ha comunicado oficialmente a las compañías que ha recibido la nota informativa de sus reclamaciones por los gastos extras en los que incurrieron por los retrasos del Puente de la Constitución de 2010 y todos los retrasos de 2011 por fallos en el control aéreo. De hecho, ya esperaban que el ente público retrasara en la medida de lo posible su respuesta, pero ellas ya tienen preparada la acción judicial. Se juegan muchos millones, que no es precisamente lo que les

sobra ahora. Pero AENA vive tiempos de incertidumbre, sin saber ni tan siquiera si en los próximos meses será pública o privada, si lo será por entero o a medias. Por no saber no sabe ni tan siquiera si los aeropuertos que hoy la conforman son los que acabaran siendo. En las últimas semanas se ha abierto un nuevo debate el sector. Nuevo porque ha resucitado en la actualidad, no proque no lleve tiempo hablando de ello. Hace sólo unos días a única compañía aérea que

operaba en el de Ciudad Real ha dejado de hacerlo. A partir de ahora en este aeródromo, inaugurado hace menos de tres años, solo operarán vuelos privados.

**Ciudad Real, Reus, Murcia...**

Al aeropuerto de Don Quijote viene a sumarse el de Reus (Tarragona). La cosa se pone fea después de que la compañía irlandesa Ryanair anunciara que abandona las instalaciones desde este mes de noviembre. Por su parte, el de

Castellón, está sin vuelos desde que fuera terminado hace siete meses por las complicaciones para obtener los permisos de navegación aérea. No falta quien opina que estos aeropuertos se han convertido en un símbolo del derroche y la falta de planificación. Pero lejos de haber terminado esta tendencia, lo cierto es que hay más en cartera. Por ejemplo, el nuevo Aeropuerto Internacional Región de Murcia. Este aeropuerto fue el primero de España

desarrollado por el capital privado en régimen de concesión. La inversión prevista en el mismo alcanza los 260 millones de euros. La concesionaria está claramente liderada por Sacyr Concesiones, que cuenta con el 60% del capital. La CAM, Caja Murcia, Inocsa, Montisa, Grupo Fuertes y Cementos La Cruz se reparten el 40% restante a razón de un 6,7% cada una. A menos de 60 kilómetros está su principal competidor, el aeropuerto de San Javier.